

L23 1 EP752453/PN
(EP752453/PN)

=> d l23 ti ab pi ic pa

L23 ANSWER 1 OF 1 WPIDS COPYRIGHT 1998 DERWENT INFORMATION LTD

TI Painted sheet metal parts, esp. car bodywork - has adhesive anticorrosion layer contg. poly acid combined with other polymers and/or low mol. wt. acids directly on metal under paint.

AB EP 752453 A UPAB: 970212

A painted sheet metal component, esp. car bodywork, has an adhesive anticorrosion layer (A) directly on the metal surface under the paint. Layer (A) is made up of polyacids (I) with at least 100 COOH gps. per polymer mol., comprising: (a) homo- or co-polymers of carboxylic acids contg. double bonds, and/or (b) copolymers of carboxylic acids with vinyl cpds., and/or (c) homo- or co-polymers of carboxylic acids with functional carboxylate esters.

Polyacids (I) are also combined with (d) polymers with a Tg of more than 100deg.C and/or (e) low- mol. wt. 2-30C carboxylic acids.

Application of layer (A) comprises cleaning and degreasing the metal, applying the adhesive compsn. as above in the form of an aq. soln. contg. 0.1-5 (pref. 0.2-2) wt% polyacid(s), and stabilising the coating by heating.

Layer (A) has a thickness of 10-500 (pref. 50-200) nm. The polyacids in (A) are combined with phenolic, urea or epoxy resins. The first layer of paint applied after layer (A) is a filler coat.

The polyacids are crosslinked via functional gps. which are not adsorbed on the substrate, either by inter- or intra-mol. crosslinking or to the adjacent paint layer. Pref., layer (A) is applied by a dipping process, opt. with electrophoretic, pref. anodic, support.

USE - Esp. as a corrosion protective layer applied to car bodywork before painting.

ADVANTAGE - Provides better protection from corrosion than prior-art polyacid-contg. systems, without the combined use of phosphating or electro-dip-coating. Application of layer (A) with the aid of anodic deposition simplifies effluent disposal problems, enables the use of polyacid salts, and improves reactivity towards the metal surface. The very good anticorrosion properties of (I) enable simultaneous treatment of mixed metal substrates, e.g. steel/aluminium, which is not possible with phosphating.

Dwg.0/0

PI EP 752453 A2 970108 (9707)* DE 5 pp C09D005-08 <--

R: ES FR GB IT SE

JP 09010680 A 970114 (9712) 4 pp B05D007-14

DE 19524198 C1 970313 (9715) 4 pp B05D007-16

EP 752453 A3 970416 (9729) C09D005-08 <--

EP 752453 B1 980325 (9816) DE 6 pp C09D005-08 <--

R: ES FR GB IT SE

ES 2116124 T3 980701 (9832) C09D005-08

THIS PAGE BLANK (ISPTO)

IC ICM B05D007-14; B05D007-16; C09D005-08

ICS B05D001-36; B05D003-02; B05D003-10; B05D005-00; B05D007-24;
C08F020-04; C08F220-04; C08L061-08; C08L061-24; C08L063-00;
C09D005-00; C09D133-02; C09D161-08; C09D163-00; C09J161-24;
C23F015-00; C25D013-06

PA (DAIM) DAIMLER-BENZ AG

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 752 453 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
08.01.1997 Patentblatt 1997/02

(51) Int. Cl.⁶: C09D 5/08

(21) Anmeldenummer: 96108740.0

(22) Anmeldetag: 31.05.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
ES FR GB IT SE

(30) Priorität: 03.07.1995 DE 19524198

(71) Anmelder: DAIMLER-BENZ
AKTIENGESELLSCHAFT
70567 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:

- Flammer, Ute
71404 Korb (DE)
- Mezger, Fritz, Dr.
89079 Ulm (DE)
- Keller, Anja
89134 Blaustein (DE)
- Funke, Werner, Prof. Dr.
71229 Leonberg (DE)

(54) Lackiertes Blechbauteil, insbesondere Fahrzeugkarosserie, mit einer korrosionsschützenden Haftschicht auf Basis von Polysäuren und Verfahren zum Aufbringen einer solchen Haftschicht

(57) Die Erfindung betrifft eine lackierte Karosserie mit einer Schicht einer Polysäure unter der Lackierung unmittelbar auf der Karosserieoberfläche und ein Verfahren zum Aufbringen einer solchen Schicht auf die Karosserie vor deren Lackieren. Dabei wird die Karosserie gereinigt, entfettet und anschließend in ein Bad der Polysäureschicht eingetaucht und die daraus niedergeschlagene Schicht stabilisiert. Um ohne Qualitäts-einbußen bezüglich der Naßhaftfestigkeit der Lackierung und der korrosionsschützenden Wirkung der Phosphatier-/KTL-Schicht diese Schicht mit ökologisch geringeren Nachteilen bzw. Folgelasten aufbringen zu können, werden erfindungsgemäß als schützende Haftschicht Polysäuren verwendet, die aus Homo- oder Copolymeren von Doppelbindungen enthaltenden Carbonsäuren oder funktionellen Carbonsäureestern bestehen. Die verwendeten Polysäuren sind zur Steigerung der Korrosionsschutzwirkung wahlweise mit Polymeren einer Glastemperatur über 100°C, wie z.B. Phenol-, Harnstoff- oder Epoxidharzen und/oder mit niedermolekularen Carbonsäuren mit zwei bis dreißig Kohlenstoffatomen in der Kohlenstoffkette kombiniert. Das Stabilisieren der anodisch niedergeschlagenen Korrosionsschutzschicht erfolgt durch Einbrennen bei etwa 100 bis 150°C. Die Polymere der Korrosionsinhibitorschicht können mittels funktioneller Gruppen, die nicht an das Substrat adsorbiert sind, inter-/intramolekular oder zur nächsten Lackschicht vernetzt werden.

Beschreibung

Die Erfindung geht aus von einem lackierten Blechbauteil, insbesondere einer Fahrzeugkarosserie, mit einer Schicht einer korrosionsschützenden Haftschi⁵ch unter der Lackierung unmittelbar auf der Blechoberfläche nach dem Oberbegriff von Anspruch 1 und sie geht ferner aus von einem Verfahren zum Aufbringen einer solchen Haftschi¹⁰ch nach dem Oberbegriff von Anspruch 4.

Nachfolgend ist in diesem Zusammenhang stets von "korrosionsschützender" Schicht die Rede, wobei dies als Oberbegriff für eine die Korrosion verlangsamende und für eine die Korrosion verhindernde, also korrosionsinhibierende Wirkung verstanden sein soll.

Üblicherweise werden Karosserien vor dem Lackieren heute mit einer Phosphatierungsschicht in einer Lagenstärke von etwa $2\mu\text{m}$ versehen. Anschließend wird die erste organische Schicht elektrophoretisch in einem Tauchlackierbad aufgebracht. Diese Art des Schichtaufbaues liefert eine gut haftende Lackierung und einen guten Korrosionsschutz aufgrund von Zusatzstoffen im KTL-Lack. Nachteilig daran ist jedoch, daß in den aufgrund der Phosphatierung anfallenden Abwässern ökologisch bedenkliche Nickelsalze und in den aufgrund der kataphoretischen Tauchlackierung anfallenden Abwässern ökologisch bedenkliche Bleisalze anfallen, die in aufwendiger Weise aus den Abwässern herausgeholt und in Form von Schlamm aus Schwermetalloxiden als giftiger Sondermüll in kostspieliger Weise entsorgt werden müssen.

Aufgabe der Erfindung ist es, das in Anspruch 1 gattungsgemäß zugrundegelegte Blechbauteil bzw. das in Anspruch 4 gattungsgemäß zugrundegelegte Verfahren dahingehend zu verbessern, daß ohne Qualitätseinbußen bezüglich der Haftfestigkeit der Lackierung und der korrosionsschützenden Wirkung der korrosionsschützenden Haftschi²⁵ch diese mit ökologisch geringeren Nachteilen bzw. Folgelasten aufgebracht werden kann.

Diese Aufgabe wird bei Zugrundelegung des gattungsgemäß Blechbauteiles erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 und bei Zugrundelegung des gattungsgemäß Verfahrens durch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 4 gelöst. Danach kommen Polysäuren zum Einsatz, die aus Homo- oder Copolymeren (Vinylverbindungen) von Carbonsäuren mit Doppelbindungen oder aus Homo- oder Copolymeren von Carbonsäuren und Carbonsäureestern mit funktionellen Gruppen, z.B. Hydroxygruppen bestehen, die auch blockiert sein können. Diese Polysäuren werden außerdem wahlweise mit Polymeren hoher Glastemperatur, z.B. über 100°C , wie beispielsweise Phenol-, Harnstoff- oder Epoxidharzen als schichtverdichtende Polymere oder mit niedermolekularen, wasserlöslichen Carbonsäuren - mit zwei bis dreißig Kohlenstoffatomen in der Kette - oder mit beidem kombiniert, wodurch die korrosionsschützende Wirkung auf ein sehr hohes Ergebnis gesteigert wird. Die Poly-

säureschi⁵ch wird durch Erhitzen immobilisiert, dabei wird die Schicht infolge einer Oxidation von Fe(II) zu Fe(III) in Wasser unlöslich.

Es wurde festgestellt, daß die korrosionsschützende Wirkung der erfindungsgemäß formulierten und applizierten Polysäuren im wesentlichen darauf zurückzuführen ist, daß die Naßhaftfestigkeit der Polysäureschi¹⁰ch besonders gut ist. Durch die Wirkung von funktionellen Gruppen kommt eine sehr innige Bindung der Polysäureschi¹⁵ch (Haftschi²⁰ch) an der Metallocberfläche zustande, die eine gute Haftfestigkeit bei Einwirkung von Wasser und auch einen wirkungsvollen Korrosionsschutz herbeiführt. Die Naßhaftfestigkeit der Haftschi²⁵ch ist u.a. sehr wesentlich ursächlich für die spätere korrosionsschützende Wirkung der Schicht. Die erfindungsgemäß aufgebrachte Polysäureschi³⁰ch soll als Ersatz der bisher üblichen Phosphatierung und der kathodischen Tauchlackierung dienen und in der Funktion einer Haftschi³⁵ch den notwendigen Korrosionsschutz gewährleisten.

Zwar ist es bekannt, daß Polysäuren - alleine oder als Copolymeren mit Ester oder Aromaten - eine verbesserte Naßhaftfestigkeit von Lacken auf Metallen, z.B. Stahl oder Aluminium, ergeben (vgl. z.B. Z. Gao, H. Yamabe, B. Marold, W. Funke: "Verbesserung der Naßhaftfestigkeit organischer Beschichtungen auf Stahloberflächen" in 'Farbe + lack' 98 (1992), Seiten 917 ff). Jedoch kann der geforderte, hohe Korrosionsschutz, wie er bisher bei Pkw-Lackierungen üblich und durch die Phosphatierschi⁴⁰ch erreichbar ist, durch die Polysäuren allein nicht erreicht werden. Naßhaftfestigkeit und Korrosionsschutz laufen nämlich keinesfalls immer konform (vgl. z.B. R.A. Dickie: "Paint Adhesion, Corrosion Protection and Interfacial Chemistry" in 'Progress in Organic Coatings' 25 (1994) 3-22 oder X.H. Jin, K.R. Gowers, J. D. Scantlebury: "The Effect of Environmental Conditions on the Adhesion of Paint to Metals" in 'JOCCA' 1988(3), Seite 78 ff). Weiterhin ist es bekannt, daß sich Polyacrylsäure anodisch abscheiden läßt. Dieses Wissen konnte den Fachmann jedoch nicht zu der erfindungsgemäß, sowohl ökologisch als auch bezüglich des Korrosionsschutzes relevanten Verbesserung des dünnen Haftschi⁴⁵tauftrages veranlassen.

Die Vorteile der Erfindung liegen in Folgendem:

- 45 ▷ Im Vergleich zu bisherigen Systemen mit Polysäuren kann mittels der erfindungsgemäß Haftschi⁵⁰ch ein wesentlich höherer Qualitätsstand bezüglich des Korrosionsschutzes erreicht werden.
- ▷ Bisher war ein so wirkungsvoller Korrosionsschutz nur mit einer gemeinsamen Anwendung sowohl einer Phosphatierung als auch einer kathodischen Tauchlackierung erreichbar.
- ▷ Die allein durch die erfindungsgemäß Haftschi⁵⁵ch erreichbare hohe Korrosionsschutzwirkung läßt eine wesentliche Prozeßvereinfachung zu; unter Auslassung einer KTL-Grundierung kann in einer - eventuell elektrophoretisch unterstützt - Tauchapplikation anschließend gleich der Füllerlack aufge-

- tragen werden.
- ▷ Durch eine - u.U. anodische - Abscheidung der Korrosionsschutzschicht wird ein sehr umweltfreundlicher Prozeß ohne Probleme einer Abwasserreinigung und/oder einer Schlammensorgung gewährleistet. Zudem können Polysäuren in Salzform eingesetzt werden, wodurch in Wasser schwerlösliche Polysäuren eingesetzt werden können. Die elektrische Abscheidung hat weiterhin den Vorteil, daß die haftvermittelnden Säuregruppen der Polysäuren mehr zum Substrat hin orientiert werden und so mit der Metalloberfläche besser reagieren können.
- ▷ Die sehr guten Korrosionsschutzeigenschaften der Polysäure sind werkstoffunabhängig und erlauben eine Anwendung auch auf in Mischbauweise, d.h. aus Stahl und Leichtmetallen erstellten Karosserien; beim jetzigen Stand der Technik ist eine gleichzeitige Phosphatierung von Stahl und Aluminium nicht möglich, da Aluminium das Phosphatierbad vergiftet.

Die Haftsicht braucht lediglich etwa 10 bis 500 Nanometer, vorzugsweise 50-200nm stark zu sein. Bereits diese geringe Lagenstärke bietet eine sehr wirkungsvolle Verbesserung der Naßhaftfestigkeit und der Schutzwirkung; sie kann in einer relativ kurzen Applikationszeit aufgebracht und ebenfalls in einer sehr kurzen Zeit eingearbeitet werden. In zweckmäßiger Ausgestaltung der das Blechbauteil betreffenden Erfindung kann ferner vorgesehen sein, daß auf die schützende Haftsicht als unterste Lacklage eine Füllerschicht aufgebracht ist, die vorteilhafterweise durch Tauchapplikation (stromlos oder kathodisch) aufgetragen wird.

Bezüglich des verfahrensmäßigen Aspektes der Erfindung besteht eine zweckmäßige Ausgestaltung darin, daß die Haftsicht durch Eintauchen der Karosserie in ein Bad aufgebracht werden kann, wobei ferner das Aufbringen auf die eingetauchte Karosserie elektrophoretisch bei positiv gepoltem Werkstück, also anodisch unterstützt wird. Durch den anodisch unterstützten Schicht-auftrag ergibt sich ein rascherer, ein geschlossenerer und ein orientierter Schichtaufbau. Das Immobilisieren der schützenden Haftsicht erfolgt vorteilhafterweise durch Erhitzen auf 50 bis 200°C, vorzugsweise auf 100 bis 150°C. Ferner kann das Immobilisieren der Haftsicht zweckmäßigerweise durch Vernetzung mittels funktioneller Gruppen in den Polymeren, die nicht an die Blechoberfläche adsorbiert sind, ergänzt oder unterstützt werden, wodurch ein in sich sehr geschlossener Filmverbund innerhalb der Haftsicht und auch eine sehr gute Bindung zur folgenden Schicht entsteht. Die Vernetzung kann innerhalb der Haftsicht und/oder mit der nachfolgenden Lackschicht erfolgen. Man kann die Haftsicht vor dem oder zugleich mit dem Einbrennen der nachfolgenden Lackschicht vernetzen.

Die Erfindung ist grundsätzlich universell zum Korrosionsschutz von Metallen einsetzbar und simultan

auch auf unterschiedlichen Metallen anwendbar, beispielsweise auf Stahl, Aluminium oder Magnesium. Die Polysäure kann sowohl durch anodische Abscheidung als auch durch stromloses Tauchen appliziert werden.

Nachfolgend wird noch von einem Beispiel berichtet: Es wurden Prüfbleche (amerikanische Prüfbleche der Bezeichnung Q-Panel, in Deutschland vertrieben durch die Fa. Pausch) aus üblichem gewalztem Karosserie-Stahlblech (Werkstoffbezeichnung des Prüfbleches: RR-St 13) mit einer wässrigen Polyacrylsäurelösung vorbehandelt und diese anschließend mit einem Zweikomponenten-Polyurethan-Klarlack beschichtet. Mit diesen Prüfblechen wurde die Naßhaftfestigkeit der Deckbeschichtung sowie die Korrosionsbeständigkeit geprüft.

Zur Vorbehandlung wurde eine Polyacrylsäure mit einer molaren Masse von 450 000 g/mol verwendet. Daraus wurde eine wässrige Lösung gebildet, die 0,5 Gew.-% Polyacrylsäure enthält. Zur gleichmäßigeren Abscheidung der Polysäureschicht wurden 5 Vol.-% Ethanol, bezogen auf die Gesamtmenge zugesetzt und zur Bindung von Wasserstoff bei der anodischen Abscheidung, d.h. zur Bildung eines blasenfreien Niederschlages wurden noch 0,315 Gew.-% Hydroxylammoniumsulfat zugegeben. Zum Applizieren der Polysäureschicht wurde diese aus der wässrigen Lösung anodisch auf das Prüfblech mit einer Stromdichte von 0,66 mA/cm² bei einer Abscheidedauer von 3 Minuten abgeschieden. Anschließend wurde das Prüfblech 10 Minuten lang bei 200°C getrocknet. Der Lack wurde in üblicher Lagenstärke sprühappliziert und eingearbeitet.

Die Naßhaftfestigkeit wurde mit dem Klebebandabrißtest (tape peel test) bestimmt. Dazu wird die Probe eine bestimmte Zeit lang in destilliertes Wasser bei Raumtemperatur gelegt, die Probe anschließend geritzt, oberflächlich mit einem Tuch abgetrocknet und ein selbstklebendes Prüf-Klebeband bestimmter Breite und mit definierter und reproduzierbarer Haftklebeegenschaft symmetrisch zum Ritz aufgeklebt. Wenn sich beim Abziehen des Klebebandes mehr als 10%, bezogen auf die Klebebandfläche, der Beschichtung von dem Prüfblech lösen, so ist der Test - bei der stattgefundenen Wässerungszeit - beendet. Löst sich weniger von der Beschichtung ab, so wird um ein weiteres Zeitintervall gewässert und an einem neuen Riß ein weiterer Klebebandtest durchgeführt. Wässern und Klebebandtest an einem neuen Riß werden - unter Verwendung vorgegebener, zunehmender Zeitintervalle für das Wässern - so oft wiederholt, bis sich die Beschichtung erstmals im Rißbereich vom Prüfblech löst. Die Zeitintervalle für die kumulierte Wässerungszeit der Probe bis zum Eintritt einer Lackablösung, angegeben in Stunden, wird als Maßzahl für die Naßhaftfestigkeit verwendet. Die solcherart ermittelte Naßhaftfestigkeit der Beschichtung auf dem Prüfblech betrug 1300h (etwa 54 Tage). Bei unvorbehandelten und unter sonst vergleichbaren Bedingungen beschichteten Prüfblechen löste sich die Beschichtung bereits nach 2h Wäs-

serung.

Zur Ermittlung der Korrosionsbeständigkeit wird die Lackschicht mittels eines Erichsen-Stichels mit einem Riß definierter Querschnittsform und 1 mm Breite versehen, der die Beschichtung bis auf den Grundwerkstoff des Prüfbleches durchdringt; anschließend wird das Prüfblech mit der so geschädigten Beschichtung mit dem VDA-Wechseltest (VDA = Verband der deutschen Automobilhersteller) bewettert. Ein Prüfzyklus des VDA-Wechseltests dauert eine Woche und setzt sich aus einem 24h-Salzsprühtest, einem 96h-Klimawechseltest und einer 48h-Lagerung bei Raumtemperatur und etwa 50% Raumfeuchtigkeit zusammen. Der 96h-Klimawechseltest seinerseits umfaßt vier Zyklen einer 8h-Trocknung und einer 16h-Lagerung bei 40°C und 90% Raumfeuchtigkeit. Es wird an mehreren Stellen die Breite der Unterwanderung der Beschichtung gemessen und daraus der Mittelwert gebildet. Die Unterwanderungstiefe der Beschichtung ist ein Maß für die Korrosionsbeständigkeit, wobei ggf. die Zahl der Prüfzyklen mit angegeben wird. Entscheidend hierbei ist, auf eine wie große Breite die Beschichtung vom Untergrund gelöst oder gelockert ist. Mit der o.g. Beschichtung konnte eine Unterwanderung nach sieben Bewetterungszyklen von 15 bis 20 mm festgestellt werden. Zum Vergleich: Bei unvorbehandelten und unter sonst vergleichbaren Bedingungen beschichteten Prüfblechen betrug die Rostunterwanderung nach nur einem Bewetterungszyklus bereits 50 bis 60 mm.

Patentansprüche

1. Lackiertes Blechbauteil, insbesondere Fahrzeugkarosserie, mit einer schützenden Haftschi

35

cht gegen Korrosion unter der Lackierung unmittelbar auf der Blechoberfläche,
dadurch gekennzeichnet,

daß die Haftschi

40

cht aus Polysäuren mit mindestens hundert COOH-Gruppen pro Polymermolekül gebildet ist, wobei die Polysäuren bestehen aus

45

- ▷ Homo- oder Copolymeren von Doppelbindungen enthaltenden Carbonsäuren und/oder
- ▷ Copolymeren von Carbonsäuren mit Vinylverbindungen und/oder
- ▷ Homo- oder Copolymeren von funktionelle Gruppen von Carbonsäureester enthaltenden Carbonsäuren,

wobei ferner die verwendeten Polysäuren kombiniert sind

50

- ▷ mit Polymeren mit einer Glastemperatur über 100°C und/oder
- ▷ mit niedermolekularen Carbonsäuren mit zwei bis dreißig Kohlenstoffatomen in der Kohlenstoffkette.

2. Blechbauteil nach Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Korrosionsschutzschicht 10 bis 500 Nanometer, vorzugsweise 50 bis 200 Nanometer stark ist.

3. Blechbauteil nach Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

daß die auf die Korrosionsschutzschicht aufgebrachte erste Lage der Lackierung eine Füllerschicht ist.

4. Blechbauteil nach Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Polysäuren mit Phenol-, Harnstoff- oder Epoxidharzen kombiniert sind.

5. Verfahren zum Aufbringen einer Schicht einer schützenden Haftschi

20

cht auf ein Blechbauteil, insbesondere auf eine Fahrzeugkarosserie vor deren Lackieren, bei dem das Blechbauteil gereinigt und entfettet wird und bei dem anschließend eine Haftschi

25

cht auf der Oberfläche des Blechbauteils niedergeschlagen und dieser Belag anschließend auf der Blechoberfläche stabilisiert wird,

gekennzeichnet durch die Gemeinsamkeit folgender Merkmale:

- ▷ als haftvermittelndes Polymer werden Polysäuren mit mindestens hundert COOH-Gruppen pro Polymermolekül verwendet, wobei die Polysäuren bestehen aus Homo- oder Copolymeren von Doppelbindungen enthaltenden Carbonsäuren und/oder aus Copolymeren von Carbonsäuren mit Vinylverbindungen und/oder aus Homo- oder Copolymeren von Carbonsäuren mit funktionellen Carbonsäureestern,

- ▷ dabei ist/sind die verwendete(n) Polysäure(n) kombiniert mit Polymeren einer Glastemperatur über 100°C und/oder mit niedermolekularen Carbonsäuren mit zwei bis dreißig Kohlenstoffatomen in der Kohlenstoffkette,

- ▷ die haftvermittelte Schicht wird aus einer wässrigen Lösungen von Polysäuren bei einer Konzentration von 0,1 bis 5,0 Gew.-%, vorzugsweise 0,2 bis 2,0 Gew.-% gebildet,

- ▷ das Stabilisieren der schützenden Haftschi

erfolgt in Form des Immobilisierens durch Erhitzen.

6. Verfahren nach Anspruch 5,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Polysäure(n) der Haftschi

55

cht mittels funktioneller Gruppen, die nicht an das Substrat adsorbiert sind, inter- oder intramolekular oder zur nächsten Lackschicht vernetzt werden.

7. Verfahren nach Anspruch 5,

dadurch gekennzeichnet,

daß die Polysäuren mit Phenol-, Harnstoff- oder

Epoxidharzen kombiniert werden.

8. Verfahren nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Immobilisieren der Haftschicht durch Erhit-
zen bei 50 bis 200°C, vorzugsweise 100 bis 150°C
erfolgt. 5
9. Verfahren nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Aufbringen der Haftschicht durch Eintau-
chen der Karosserie in ein Bad erfolgt. 10
10. Verfahren nach Anspruch 9,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Aufbringen der Haftschicht auf die in das
Bad eingetauchte Karosserie elektrophoretisch,
vorzugsweise anodisch unterstützt wird. 15

20

25

30

35

40

45

50

55

THIS PAGE IS BLANK (USPTO)

THIS PAGE IS BLANK (USPTO)

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 752 453 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
16.04.1997 Patentblatt 1997/16

(51) Int. Cl.⁶: C09D 5/08

(43) Veröffentlichungstag A2:
08.01.1997 Patentblatt 1997/02

(21) Anmeldenummer: 96108740.0

(22) Anmeldetag: 31.05.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:
ES FR GB IT SE

(30) Priorität: 03.07.1995 DE 19524198

(71) Anmelder: DAIMLER-BENZ
AKTIENGESELLSCHAFT
70567 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
• Flammer, Ute
71404 Korb (DE)
• Mezger, Fritz, Dr.
89079 Ulm (DE)
• Keller, Anja
89134 Blaustein (DE)
• Funke, Werner, Prof. Dr.
71229 Leonberg (DE)

(54) Lackiertes Blechbauteil, insbesondere Fahrzeugkarosserie, mit einer korrosionsschützenden Haftschicht auf Basis von Polysäuren und Verfahren zum Aufbringen einer solchen Haftschicht

(57) Die Erfindung betrifft eine lackierte Karosserie mit einer Schicht einer Polysäure unter der Lackierung unmittelbar auf der Karosserieoberfläche und ein Verfahren zum Aufbringen einer solchen Schicht auf die Karosserie vor deren Lackieren. Dabei wird die Karosserie gereinigt, entfettet und anschließend in ein Bad der Polysäureschicht eingetaucht und die daraus niedergeschlagene Schicht stabilisiert.

Als schützende Haftschicht werden Polysäuren verwendet, die aus Homo- oder Copolymeren von Doppelbindungen enthaltenden Carbonsäuren oder funktionellen Carbonsäureestern bestehen. Die verwendeten Polysäuren sind zur Steigerung der Korrosionsschutzwirkung wahlweise mit Polymeren einer Glastemperatur über 100°C, wie z.B. Phenol-, Harnstoff- oder Epoxidharzen und/oder mit niedermolekularen Carbonsäuren mit zwei bis dreißig Kohlenstoffatomen in der Kohlenstoffkette kombiniert. Das Stabilisieren der anodisch niedergeschlagenen Korrosionsschutzschicht erfolgt durch Einbrennen bei etwa 100 bis 150°C. Die Polymere der Korrosionsinhibitorschicht können mittels funktioneller Gruppen, die nicht an das Substrat adsorbiert sind, inter-/intramolekular oder zur nächsten Lackschicht vernetzt werden.



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 96 10 8740

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE					
Kategorie	Kenntzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.)		
X	EP-A-0 033 140 (HOECHST) * Seite 6 - Seite 8; Anspruch 1 *	1-10	C09D5/08		
X	US-A-4 362 770 (MATHAI, J. ET AL.) * Anspruch 1 *	1			
X	EP-A-0 093 985 (BASF) * Anspruch 1 *	1			
X	DATABASE WPI Week 9538 Derwent Publications Ltd., London, GB; AN 95-290628 XP002020271 & JP-A-07 188 608 (DAINIPPON TORYO) , 25.Juli 1995 * Zusammenfassung *	1,4,9,10			
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.)		
			C09D		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt					
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer			
DEN HAAG	4.Dezember 1996	Beyss, E			
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE					
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze				
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist				
A : technologischer Hintergrund	D : in der Anmeldung angeführtes Dokument				
O : nichtschriftliche Offenbarung	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument				
P : Zwischenliteratur	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument				